

Retour vers une dispersion équitable

Août 2014

Mémorandum 'Werkgroep Leuven Rechtdoor'



<https://www.facebook.com/pages/Leuven-Rechtdoor/1406750216274786e>



Klein Eikeblok 36, 3150 Tildonk



016603861



www.leuvenrechtdoor.be



leuvenrechtdoor@gmail.com



[@leuvenrechtdoor](https://twitter.com/leuvenrechtdoor)

Sommaire

Constatations	1
'Leuven Rechtdoor', c'est l'hyperconcentration.....	4
'Leuven Rechtdoor' est injuste.....	8
'Leuven Rechtdoor' va à l'encontre de l'accord aéroportuaire et de la bonne gestion	12
Conclusion: retour à une dispersion équitable	16
Données de contact.....	18
Annexe: figures 1 - 8	19

Constatactions

1. Pistes d'atterrissage/décollage

Brussels Airport compte **trois pistes**, chacune d'elles étant en principe utilisable à la fois comme piste d'atterrissage et de décollage ([Figure 1](#)). Selon l'atterrissage ou le départ sur la piste, elles portent le nom de leur direction par rapport au pôle magnétique (01 versus 19; deux pistes parallèles 25 versus 07 avec L ou R en fonction de la direction du vol).

2. Utilisation préférentielle des pistes

Suite à l'utilisation **préférentielle des pistes** ([Tableau 1](#)), les pistes 25L et 25R sont utilisées intensivement pour atterrir à Zaventem. Durant 2013:

- 51.710 avions ont atterri sur la piste 25L (48,1% de tous les atterrissages),
- 23.912 avions ont atterri sur la piste 25R (21,5% de tous les atterrissages).

Cela veut dire que chaque année, 70% de tous les atterrissages survolent les communes dans le prolongement des pistes 25 (flèches bleues sur [Figure 1](#)).

3. Déviations

Par vent en provenance du nord-est, l'utilisation préférentielle des pistes est abandonnée en faveur d'une '**déviaton 01/07**' (c.à.d. atterrir sur la piste 01 et décoller sur les pistes 07), activée dès que le vent arrière est dépassé de 7 noeuds, rafales et un tampon de 2 noeuds compris. Dans la pratique, l'utilisation préférentielle des pistes n'est maintenue que par un vent très faible. Si la direction prédominante du vent à l'aéroport est sud-ouest, un vent du nord-est se produit quand même 24% du temps ([Figure 2](#)). Ceci résulte dans un nombre important de décollages d'avions des pistes 07R et 07L. Durant 2013:

- 2.023 avions ont décollé de la piste 07L (1,8% de tous les départs),
- 23.030 avions ont décollé de la piste 07R (21,5% de tous les départs).

Cela veut dire que pour presque un quart des départs l'utilisation préférentielle des pistes n'est pas suivie et les avions décollent des pistes 07.

4. Périodes de tranquillité

Lorsque les avions décollent des pistes 07, les communes dans la région 'Leuven Rechtdoor' (zone bleue dans [Figure 1](#)) bénéficient d'une **tranquillité absolue**. Les avions descendants empruntent alors généralement la piste 01, tandis que les avions montants virent à gauche

(pour les destinations N à O) ou à droite (pour les destinations NE à SO) peu après le décollage, survolant, dans ce dernier cas, la région 'Leuven-West' (zone jaune dans [Figure 1](#)). En cas de départ des pistes 07, les avions n'atteignent pas la région 'Leuven Rechtdoor'. Pour la région 'Leuven Rechtdoor' cela signifie 25% des jours avec peu ou aucun bruit d'avion¹.

5. Une bonne entente

Le dernier **rapport annuel du service médiateur** de l'aéroport donne un aperçu de presque mille plaignants différents qui ont introduit une plainte individuelle auprès du service médiateur. Dans le tableau sont énumérées plus de cent communes avec leur nombre respectif de plaignants. Dans la région 'Leuven Rechtdoor', il n'y a de la part des communes concernées qu'une seule plainte: Buken 0, Wijgmaal 0, Haacht 0, Tildonk 0, Wespelaar 0, Rotselaar 0, Wezemaal 0, Werchter 0, Holsbeek 0, Kortrijk-Dutsele 0, Sint-Pieters-Rode 1, Nieuwrode 0, Tielt-Winge 0, Winge 0, Houwaart 0, Meensel-Kiezegem 0, Sint-Joris-Winge 0, Lubbeek 0, Pellenberg 0, Binkom 0, Linden 0. Pourtant, avec 250 d'atterrissages par jour en moyenne, cette région est survolée très fréquemment. Néanmoins, les habitants n'en font pas de problème: ils savent que leur commune est intensément survolée depuis des décennies, mais ils sont prêts à supporter cette nuisance pour donner à l'aéroport toutes les chances de développement économique, dans une bonne entente.

6. Pôle de croissance économique important

Brussels Airport est un **pool de croissance économique important** pour la Belgique, pour la Flandre et en particulier pour le Brabant-flamand. L'aéroport emploie 20.000 personnes dans des postes très variés. On peut encore y ajouter les env. 25.000 emplois indirects auprès des entreprises fournisseuses. Via Brussels Airport, il y a des liaisons avec plus de 200 destinations, desservies par env. 80 compagnies aériennes. Presque 20 millions de passagers en font usage annuellement. Pour un bon fonctionnement de l'aéroport, la stabilité est cruciale. En effet, un environnement stable permet à l'aéroport de continuer à développer ses activités, sans être contesté continuellement par son environnement.

¹ Pour 2013, env. 100 jours avec moins de 50 enregistrements sonores de 65 dB(A) ou plus au point de mesure 16-2 à Veltem. Voir également [Figure 7](#): à certains jours, il n'y presque pas de mesures sonores du tout.

*'Leuven
Rechtdoor'
rompt l'équilibre
et le bon
voisinage de
l'aéroport et des
riverains pour
des raisons
politiques.*

7. Équilibres profondément rompus

Les configurations et équilibres décrits ci-avant furent **profondément rompus** le 6 mars 2014, date à laquelle entra en vigueur la route aérienne 'Leuven Rechtdoor'. L'utilisation préférentielle des pistes fut maintenue, mais la route aérienne suivie après décollage des pistes 07 fut profondément modifiée. Les avions à destination des balises LNO, SPI, SOPOK, PITES, ROUSY ou CIV (Figure 8: env. 75% du nombre total de départs) volent tout droit pendant 8 milles nautiques (=15 km), avant de prendre un virage à droite. Figure 1 visualise ce changement d'une façon très vivante. Les 'radar tracks' de Figure 3 confirment ce changement. Le déplacement est total: dans les communes de Bertem, Oud-Heverlee et Huldenberg de la région 'Leuven-West', il n'y a plus aucun avion décollant des pistes 07.

8. Une décision purement politique

Des politiciens ont délibérément rompu l'équilibre existant et le bon voisinage en faveur d'une région 'Leuven-West' qui, historiquement, a depuis toujours connu une route ascensionnelle. En effet, le motif pour la nouvelle route aérienne est **purement politique**. Les paragraphes suivants démontrent qu'il n'existe aucune raison économique, écologique, technique ou de sécurité, de quelle nature que ce soit, qui justifie cette nouvelle route aérienne. En plus, ces paragraphes démontrent que la nouvelle route aérienne va totalement à l'encontre des accords politiques et des positions des partis politiques mêmes, bien que la route 'Leuven Rechtdoor' soit abusivement supposée y mettre exécution.

'Leuven Rechtdoor', c'est l'hyperconcentration

9. Une route toute nouvelle

Auparavant, la région 'Leuven Rechtdoor' n'était pas systématiquement confrontée à des avions montants. Dans le passé aussi, les pistes 07 étaient utilisées pour décoller par vent du nord-est, mais peu après le départ, à 1.700 pieds, les avions prenaient un virage à gauche ou à droite, selon la destination. Néanmoins, il est souvent suggéré que la route 'Leuven Rechtdoor' n'est rien de plus qu'un retour à des routes aériennes existant dès la naissance de l'aéroport jusqu'à il y a une dizaine d'années. De nombreux documents² et déclarations politiques³ font mention d'un 'corridor historique', la route 'Leuven Rechtdoor' étant un simple retour à une route historique. Ces suggestions doivent être infirmées une fois pour toutes. Toutes les routes de départ sont décrites dans l'AIP (Aeronautical Information Publication) et la route 'Leuven Rechtdoor' n'existait pas avant le 6 mars. Autrement, Belgocontrol n'aurait pas été obligée de développer cette nouvelle route. [Figure 6](#) dans les études annuelles 'Contours de bruit autour de Brussels Airport' réalisées par la KULeuven, montre clairement que déjà au siècle dernier, l'utilisation préférentielle des routes par vent nord-est passait via la route Leuven-West. La route aérienne '**Leuven Rechtdoor**' est donc toute nouvelle.

10. Concentration dans la part des mouvements de vol

La concentration au-dessus de la région 'Leuven Rechtdoor' à cause de la nouvelle route aérienne est sans pareille autour de l'aéroport. Aucune région située dans le prolongement des pistes de décollage ou d'atterrissage n'est confrontée à une part aussi importante dans les vols ([Figure 5](#)).

- *Avions descendants*: en 2013, la région 'Leuven Rechtdoor' assumait 70% des avions descendants. Cela apparaît également des mesures de bruit pour un 'mois typique' (en l'occurrence avril 2013: [Figure 7](#)) du point de mesure à Veltem, situé sous le trajet

² Voir par exemple 'memorandum WerkGroepLeuven' sous le point 1.

³ Voir par exemple le procès-verbal du conseil communal.

http://leuven.raadsinformatie.be/vergadering/archief/40550/gemeenteraadszittingen_26-05-2014, ou comme fragment audio sur <https://www.dropbox.com/s/sy7x0070bwb2gwm/Devlies.mp3> (à 58" et à 4':25").

d'arrivée 25L. Avec 200 ou plus d'enregistrements quotidiens >65dB(A), les fréquences sont supérieures à celles de n'importe quel autre point de mesure autour de l'aéroport, à l'exception de Kortenberg, située sous la même route, mais plus proche de l'aéroport.

- *Avions montants*: en 2013, 23% des départs se faisaient des pistes 07, majoritairement de la 07R. La grande majorité de ces avions montants suit la route 'Leuven Rechtdoor'. On peut donc s'attendre à ce qu'env. 15% de tous les avions montants survolent la région 'Leuven Rechtdoor'.

Si l'on combine le nombre de départs et le nombre d'arrivées, il n'y a aucune région autour de l'aéroport avec une part aussi importante dans les vols. Les données du premier mois complet depuis l'introduction de la route 'Leuven Rechtdoor' confirment la persistance de cette concentration.⁴

11. Concentration sur une même route ascensionnelle

La **concentration sur une seule route ascensionnelle** dans 'Leuven Rechtdoor' est très prononcée par rapport à d'autres routes de départ. Ainsi, pour la région située dans le prolongement de la piste de décollage 25R et confrontée au plus grand nombre d'avions montants, il est appliqué une dispersion immédiate des routes aériennes selon la balise dans pas moins de sept routes ascensionnelles (Figure 8)⁵. Dans la route historique 'Leuven-West', il y avait également une dispersion plus grande avec la route LNO-SPI versus ROUSSY-SOPOK-PITES-CIV sur 5 km après la piste de décollage, après quoi cette dernière route se scindait à nouveau avant la balise de Huldenberg. Par contre, dans la route 'Leuven Rechtdoor', tous les vols restent concentrés sur une seule ligne au-dessus de Tielt-Winge, à presque 20 km après la piste de décollage.

⁴ Part des pistes 25 dans le nombre total des vols d'atterrissage: avril 84%, mai 76%, juin 73%, juillet 82%. Part des pistes 07 dans le nombre total des vols de décollage: avril 13%, mai 22%, juin 25% et juillet 16%. Les fluctuations d'un mois à l'autre sont essentiellement attribuables à la position de certaines zones de pression et des directions de vent qui en résultent.

⁵ Le jugement récent du tribunal de première instance de Bruxelles impose des limites pour certaines routes.

12. Concentration durant toute l'année

En outre, chaque région située dans le prolongement d'une piste de décollage et d'atterrissage connaît des périodes de tranquillité. Ainsi, la région intensément survolée située dans le prolongement de la piste 25R bénéficie d'un calme complet par vent NE, les avions descendants empruntant dans ce cas la piste 01. Avant le 6 mars 2014, la région 'Leuven Rechtdoor' bénéficiait, elle aussi, de tranquillité par vent NE, c.à.d. à env. 25% des jours. Depuis le 6 mars 2014, la **région 'Leuven Rechtdoor' est devenue la seule région autour de Brussels Airport à être confrontée constamment au bruit** soit des avions descendants, soit des avions montants, sauf par conditions atmosphériques exceptionnelles.⁶

13. Hyperconcentration

On peut donc parler d'une **hyperconcentration inédite** du trafic aérien au-dessus de la région 'Leuven Rechtdoor', aussi bien dans la fréquence des nuisances sonores, que dans le manque de rayonnement et la durée durant l'année. Cette concentration cumulative ravage la qualité de vie dans la région 'Leuven Rechtdoor'. Et cela purement et simplement pour épargner une région 'Leuven-West', qui était exposée au bruit d'avions à seulement 25% des jours et qui connaissait de longues périodes de tranquillité. Cette part est désormais réduite à 0%.

14. Pas de mesure correcte des nuisances sonores

L'augmentation des nuisances sonores depuis le 6 mars 2014 par la route 'Leuven Rechtdoor' **ne peut être suivie par le réseau actuel de mesures du bruit** autour de l'aéroport. Le point de mesure fixe 16-2 à la Haachtstraat 105 à Veltem est géré par Brussels Airport Company, dans le but de mesurer le bruit des avions atterrissant sur la piste 25L. Ce point de mesure n'est pas apte à suivre le bruit du trafic aérien montant, pour la toute simple raison que la route de décollage présente une légère déviation par rapport à la route d'atterrissage. Ceci est dû au fait que lors du départ de la piste 07R, les pilotes doivent prendre un léger virage direction 63° (au lieu de 70° dans le prolongement de la piste), pour éviter le centre d'Erps-Kwerps. Par contre, le trafic aérien atterrissant vole entièrement dans l'axe de la piste. De ce

⁶ Par une direction de vent déterminée et à des moments creux, une déviation 19/19 peut être envisagée, c.à.d. atterrir sur la piste 19 et décoller sur la piste 19 et éventuellement la piste 25R. Cependant, ceci arrive rarement: ainsi, la part moyenne d'avions atterrissant sur la piste 19 pendant les quatre premiers mois de l'introduction de la route 'Leuven Rechtdoor' était de 1,3% du nombre total d'atterrissages.

'Leuven Rechtdoor' est en contradiction flagrante avec le plaidoyer en faveur d'une dispersion équitable, maintenu de manière conséquente par les partis flamands depuis de nombreuses années.

fait, la route 'Leuven Rechtdoor' passe à 500 m au nord du point de mesure à Veltem, ce qui pourrait porter à croire que les avions montants occasionnent pas plus ou même moins de nuisances sonores que les vols descendants. Bien entendu, ceci est une conclusion fautive⁷.

15. Contradiction avec le plaidoyer pour une 'dispersion équitable'

Cette hyperconcentration est **en contradiction flagrante avec le plaidoyer pour une 'dispersion équitable/juste'**, comme avancée continuellement par les partis flamands. Il n'y a plus longtemps que mai 2014, le ministre-président Kris Peeters a déclaré dans un communiqué de presse qu'il 'plaide pour une répartition équitable de la nuisance⁸. Tout récemment, le nouveau ministre flamand Ben Weyts a réitéré le plaidoyer pour une 'dispersion équitable des routes aériennes'⁹. Les autres partis flamands se sont également prononcés, à plusieurs reprises, pour une répartition équilibrée des nuisances. Tout au moins envers les francophones, car entre flamands, on constate qu'ils font exactement l'inverse, c.à.d. mettre en place une 'hyperconcentration injuste'. Nous pressons le monde politique de garder un minimum de crédibilité et de donner suite à leur propre discours en supprimant la route aérienne 'Leuven Rechtdoor'.

⁷ Néanmoins, dans l'évaluation intérim' du Groupe de Travail 'Leuven Rechtdoor', les mesures de bruit du point de mesure 16-02 à Veltem sont utilisées pour démontrer que les avions montants font moins de bruit que les avions descendants. On abuse ici des données objectives pour avancer une conclusion impossible.

⁸http://www.krispeeters.be/sites/krispeeters/files/persbericht_mp_kris_peeters_verschuiving_activiteit_n_brussels_airport_voor_vlaanderen_volledig_uitgesloten.pdf

⁹ http://www.standaard.be/cnt/dmf20140731_01199673

'Leuven Rechtdoor' est injuste

16. Traitement inégal

La justice, c'est traiter de manière égale ce qui est égal, à moins qu'il n'y ait une raison spécifique de ne pas agir de la sorte. Si nous pouvons admettre que les habitants de la région 'Leuven Rechtdoor' sont égaux aux habitants de 'Leuven-West', la question se pose pourquoi les deux groupes sont traités de façon tellement inégale. Au-delà du trafic aérien atterrissant, les habitants de la région 'Leuven Rechtdoor' doivent également subir le trafic aérien décollant, de sorte qu'il n'y plus aucun jour de repos. D'autre part, les habitants de la région 'Leuven-West' refusent d'assumer aucun trafic aérien, que ce soit d'atterrissage ou de décollage. Sur quoi ce traitement préférentiel se base-t-il?

17. Pas de raisons écologiques pertinentes

Il ne peut s'agir de raisons **écologiques**. Les avions vers la balise CIV doivent faire un détour de pas moins de 33 km pour atteindre leur destination ([Figure 1](#)), augmentant de la sorte la consommation de carburant et l'émission de substances polluantes. En outre, l'interruption de l'ascension pour éviter un conflit avec le trafic descendant en sens inverse à 9.000 pieds, exige une puissance supplémentaire pour reprendre l'ascension après le croisement. Tout cela augmente la consommation de carburant et l'émission de substances nuisibles.

18. Pas de raisons pertinentes en matière de nuisances sonores (1)

En ce qui concerne les **nuisances sonores**, les avions qui prennent la route 'Leuven Rechtdoor' ont plus du mal à prendre de l'altitude que ceux qui prennent la route 'Leuven-West'. En pratique, avec la route 'Leuven Rechtdoor', au virage à 15 km après le départ de la 07R, les avions n'atteignent que 5.500 à 7.000 pieds, alors qu'initialement, il avait été question de 10.000 pieds. Par temps chaud avec peu de vent contraire, de nombreux avions n'atteignent même pas les 5.500 pieds. De plus, les avions sur la route 'Leuven Rechtdoor' ne peuvent plus monter, du fait qu'à hauteur de Sint-Joris-Winge, ils doivent rester au-dessous du trafic aérien venant de l'est et descendant à 9.000 pieds (flèche rose dans [Figure 1](#)). Sur la route historique 'Leuven-West' les avions n'étaient pas gênés par du trafic aérien approchant en descente et pouvaient de la sorte continuer à monter sans entraves jusqu'à grande altitude avec moins de nuisances sonores pour les zones survolées.

19. Pas de raisons pertinentes en matière de nuisances sonores (2)

Les **nuisances sonores** n'ont jamais été très problématiques dans la région 'Leuven-West'. Malgré la station de mesure 48 située à Kouter 15 que la commune de Bertem a demandée – et obtenue – afin de démontrer les nuisances sonores, la région 'Leuven-West' n'a jamais été retenue comme zone lésée dans les études annuelles de la KULeuven sur les contours de bruit autour de Brussels Airport. Le nombre d'habitants 'gênés' dans ces études est de 0 à Bertem, 0 à Oud-Heverlee et 0 à Huldenberg. En ce qui concerne la commune de Herent même, il y a à la fois moins de personnes gênées par la route 'Leuven Rechtdoor' et de nouveaux gênés du fait que la route survole de nouvelles zones de Herent. Du point de vue de la fréquence des dépassements de bruit, la région 'Leuven-West' n'a pas été retenue non plus comme zone gênée à l'intérieur des contours de bruit (Figure 4). Ceci n'a rien d'étonnant, étant donné que la région n'a été confrontée qu'occasionnellement au bruit d'avions par vent NE. Alors, pourquoi enlever les nuisances d'une région moins gênée, pour les déplacer vers une région 'Leuven Rechtdoor' déjà plus gênée ?

20. Pas de raisons pertinentes en matière d'aménagement du territoire

Le nombre de **riverains** habitant sous les routes aériennes ne peut, lui non plus, être une raison valable. La densité de la population dans la région 'Leuven-West' est moindre que celle de la région 'Leuven Rechtdoor'. Tant avant qu'après la Mechelsesteenweg, la route 'Leuven Rechtdoor' survole plusieurs centres de villages nouvellement affectés. En effet, l'aménagement du territoire n'est pas adapté à la nouvelle route ascensionnelle, pour la simple raison qu'il n'y avait pas d'avions montants au-dessus de cette région jusque mars 2014. En outre, la route de départ n'est pas identique à la route d'arrivée. En conséquence du léger virage pour éviter Erps-Kwerps (paragraphe 14), les avions montants – à l'opposé des avions descendants, qui, eux, survolent des zones plus faiblement peuplées – volent maintenant juste au-dessus des villages de Buken et de Tildonk et y causent beaucoup plus de nuisances sonores.

21. Pas de raisons opérationnelles pertinentes

Du **point de vue opérationnel** de l'aéroport, il y a tout aussi peu de raisons pour justifier la route 'Leuven Rechtdoor'. Bien au contraire. Voler tout droit plus longtemps sur une même route limite la capacité de l'aéroport, du fait que les avions plus rapides doivent dans ce cas

Les hommes et femmes politiques doivent enfin arrêter d'introduire continuellement des routes aériennes nouvelles ou de changer l'utilisation des routes existantes. Tant l'aéroport que les contrôleurs de la navigation aérienne et les riverains sont demandeurs d'un maintien des routes aériennes historiques, ainsi que de leur utilisation.

attendre les avions plus lents. De plus, la zone de conflit avec le trafic descendant à 9.000 pieds augmente le risque de sécurité.

22. Pas de sécurité juridique

Mais qui dit justice, dit aussi **sécurité juridique**. Encore plus importante que d'éventuelles raisons objectives pour le déplacement de routes aériennes, est la stabilité de ces-dernières. Les gens viennent habiter à un certain endroit et ont de là certaines attentes. Avec la route 'Leuven Rechtdoor' et par vent NE, ils ont été confrontés, du jour au lendemain, à des centaines d'avions par jour. Les politiques sont les premiers à souligner – à juste titre – l'importance économique de l'aéroport. Mais en modifiant continuellement des routes, ils sont eux-mêmes responsables de la perturbation du bon fonctionnement de l'aéroport, et a fortiori de Belgocontrol, et font en sorte que l'aéroport soit sans cesse contesté par son environnement. Cela met en cause la sécurité juridique des riverains, ébranle la base sociale pour l'aéroport et monte les riverains les uns contre les autres. Cela ne peut être le but.

23. L'aéroport trouve son compte à la stabilité

Non seulement les riverains, mais également l'aéroport **même** est demandeur d'avantage de stabilité. Belgocontrol est obligée d'exécuter les décisions politiques, mais la société fait savoir clairement qu'il faut absolument plus de stabilité autour des procédures de vol¹⁰. Antérieurement, ACV-Transcom, syndicat des contrôleurs de la navigation aérienne, a, lui aussi, fait comprendre que ces derniers en ont ras le bol des changements des procédures et qu'ils s'opposent en particulier à la route 'Leuven Rechtdoor', qui leur complique la tâche¹¹. C'est pourquoi la période avant l'introduction de la nouvelle route aérienne doit être rétablie et perpétuée.

24. Rétablissement des routes historiques

La **route aérienne historique** 'Leuven-West' doit être remise en honneur et maintenue. Même s'il existe des raisons pour déplacer une route aérienne, le principe de stabilité et de sécurité juridique doit l'emporter sur ces raisons. Uniquement pour des raisons de poids, il

¹⁰ <http://nl.metrotime.be/2014/07/02/news/luchtverkeersleiding-vraagt-regering-om-stabiliteit-rond-vluchtprocedures/>

¹¹ https://acv-transcom.acv-online.be/Mobiliteit/nieuws/detail/uitvoering_luchthavenakkoorden_strijd_eigen_principes.asp

peut être envisagé de développer de nouvelles routes aériennes. Il n'y a toutefois aucune raison objective qui justifierait la route 'Leuven Rechtdoor', encore moins une raison de poids. Dès lors, l'injustice causée par la route 'Leuven Rechtdoor' doit être réparée intégralement.

A l'encontre de l'accord aéroportuaire et de la bonne gestion

25. Principes de l'accord aéroportuaire

Lors de la conclusion des accords sur les routes aériennes à l'époque des formations de gouvernement de 2008 et 2010, les parties négociatrices ont convenu de cinq principes majeurs.

1. La sécurité du trafic aérien doit être prioritaire.
2. La capacité de l'aéroport doit être préservée.
3. Les routes de détour doivent être supprimées.
4. La concentration des vols au-dessus de zones fortement habitées est interdite.
5. Les routes aériennes doivent être simplifiées.

26. Mauvaise gestion

L'accord gouvernemental du 1^{er} décembre 2011 prévoit que les décisions des Conseils des ministres du 19 décembre 2008 et 26 février 2010 concernant la gestion des nuisances sonores de Brussels Airport seront intégralement exécutées. Le Conseil des ministres du 26 février 2010 stipule en outre que les adaptations de procédures de vol doivent se faire selon la procédure fixée dans l'avant-projet de loi concernant l'exploitation de l'aéroport. L'avant-projet présenté au Conseil des ministres prévoyait une étude détaillée de l'impact environnemental ainsi que des procédures de concertation et d'information, avec publication des dates dans le Moniteur Belge. Ces procédures n'ont pas été suivies. Par conséquent, on a également ignoré la Directive européenne 2002/30/CE (récemment remplacée par le Règlement (UE) 598/2014) concernant des procédures lors de l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports, et la Directive 2002/49/EC en matière d'évaluation et de maîtrise du bruit.

On a également ignoré la loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et à la participation du public dans l'élaboration des plans et programmes relatifs à l'environnement. Cette loi transpose la Convention d'Aarhus et les directives européennes 2001/42/CE et 2003/35/CE dans des lois belges.

Le **non-respect des procédures** a eu pour conséquence la prise de mauvaises décisions. Dans le cas de la route 'Leuven Rechtdoor', il s'agit d'une **décision qui va totalement à l'encontre des propres principes de l'accord aéroportuaire**.

27. La sécurité est prioritaire

Par le détour autour de Leuven le trafic aérien décollant entre en conflit avec le trafic aérien venant de l'est (Figure 1). Au-dessus de Sint-Joris-Winge le trafic aérien décollant doit souvent interrompre la procédure d'ascension, afin de garder, à hauteur du croisement, une distance suffisante au-dessous du trafic aérien approchant à 9.000 pieds. Ensuite, la procédure de décollage est reprise. Cela demande une attention et une coordination permanentes des contrôleurs de la navigation aérienne et augmente le risque de sécurité. Cependant, leurs remarques ont été complètement ignorées lors de l'implémentation de la route 'Leuven Rechtdoor'. Pourtant, l'accord aéroportuaire stipule explicitement que la route 'Leuven Rechtdoor' ne peut être mise en place que du moment où on aura trouvé une solution acceptable qui évite un conflit avec la procédure d'atterrissage. A ce jour, cette solution acceptable n'a toujours pas été trouvée. Il y a seulement une **solution provisoire qui 'fonctionne'**.

Une solution acceptable n'est même pas en vue. Antérieurement, on a déjà examiné la possibilité de diriger le trafic aérien descendant vers un trajet d'arrivée méridional. Ceci s'est avéré non-réalisable. Non seulement existe-t-il un conflit avec le trafic aérien aux environs de l'aéroport de Charleroi, mais en plus, les militaires ne se sont pas montrés prêts à céder leur part dans l'espace aérien et n'ont pas l'intention de le faire à l'avenir. En outre, un trajet d'arrivée méridional exige des accords internationaux avec Eurocontrol. En effet, l'espace aérien belge est tellement petit que le trafic aérien d'atterrissage transmis par Eurocontrol à 25.000 pieds d'altitude n'a pas l'espace qu'il faut pour pouvoir descendre suffisamment et entamer l'atterrissage. Toutefois, au niveau international personne n'est avide de contribuer à des modifications de la procédure d'atterrissage, puisque cela a des répercussions pour le trafic aérien dans d'autres pays. Enfin, l'accord aéroportuaire prévoit que les routes d'arrivée méridionales les plus efficaces ne peuvent plus être utilisées. Les suggestions selon lesquelles une route d'atterrissage méridionale peut se régler rapidement sont donc une illusion. **La sécurité reste donc un problème structurel dans la route 'Leuven Rechtdoor'**.

Nous souhaitons également relever que la mise au point de nouvelles routes aériennes demande **beaucoup de moyens et de temps** de la part de Belgocontrol. Des moyens et du temps qu'il est impossible de consacrer à un meilleur suivi du trafic aérien et à l'élaboration de nouvelles procédures pour réduire les nuisances sonores, comme par exemple la

'Continuous Descent Approach'. La formation des contrôleurs de la navigation aérienne pour la route 'Leuven Rechtdoor' s'est déroulée dans des conditions tout sauf optimales. Si la sécurité était vraiment prioritaire, comme l'affirme l'accord aéroportuaire, on aurait opté pour la stabilité des routes aériennes. Par contre, un retour vers la route historique 'Leuven-West' peut se dérouler sans encombre. Certes, il faudra à nouveau passer par un 'safety assessment process', mais l'examen sera minime. Et surtout: les contrôleurs aériens sont encore parfaitement familiarisés avec la procédure historique pour le décollage de la piste 07R, de sorte que la formation pourra être accélérée.

28. Préserver la capacité

La concentration de tout le trafic aérien à destination du NE à SO sur une seule longue route de départ diminue la capacité de l'aéroport, puisque les avions plus rapides doivent alors attendre les avions plus lents. Avec la route historique 'Leuven-West', il y avait plusieurs routes plus courtes après le virage à droite des pistes 07 (avec notamment des SID vers LNO & SPI, SOPOK PITES & ROUSY, CIV: [Figure 8](#)). Des temps d'attente plus longs au sol résulteraient à nouveau dans une augmentation de la consommation de carburant et une aggravation des émissions de substances polluantes.

29. Les routes les plus courtes où que ce soit possible

[Figure 1](#) démontre clairement à quel point le détour autour de Leuven allonge les routes pour les avions, avec pour conséquence des émissions supplémentaires de substances nocives. Plus particulièrement, les avions à destination de la balise de Chièvres (CIV) ont à parcourir une distance supplémentaire de 33 km au départ. Le virage de 180° de ces avions cause également des nuisances sonores prolongées pour les riverains à l'intérieur de ce virage par rapport aux avions passant en ligne droite. En principe, les avions à destination de CIV peuvent aussi décoller de la 07L et virer tout de suite à gauche, pour ensuite suivre la 'route du Ring' au-dessus de Bruxelles vers la balise de Chièvres. Mais dans cette configuration aussi, il naît un conflit avec le trafic aérien descendant de différentes directions, trafic qu'il faut éviter. Il s'agit là d'une piste qui ne peut être empruntée que dans des conditions exceptionnelles et par trafic aérien calme. Une fois de plus, la route historique 'Leuven-West' se présente ici comme la route la plus évidente pour des avions décollant des pistes 07 à destination de la balise CIV.

A cause d'une politique d'arrière-salle et en se moquant de procédures de participation élémentaire, 'Leuven Rechtdoor' est devenue une gaffe complète, contraire aux principes qu'elle prétend appliquer.

30. Pas de concentration au-dessus de zones très peuplées

Au paragraphe 13, nous relevions déjà l'hyperconcentration que présente la route 'Leuven Rechtdoor'. Celle-ci survole plusieurs centres de village et est en contradiction flagrante avec l'aménagement du territoire existant. En effet, il n'a jamais été question d'un 'corridor historique' ou d'un moratorium sur l'habitation dans cette zone, puisqu'il n'a encore jamais été question non plus de trafic aérien au-dessus de cette zone.

31. Les causes de la mauvaise gestion

Comment est-il possible que la route 'Leuven Rechtdoor' doive respecter l'accord aéroportuaire, mais en même temps aille à l'encontre des principes de cet accord? Nous sommes convaincus que **l'absence d'une enquête publique sur l'impact de la route et le non-respect des procédures de participation** ont mené à cette gaffe. Le monde politique s'est laissé tromper en particulier par le 'WerkGroep Leuven', une 'cellule de réflexion' autoproclamée, composée d'experts soi-disant indépendants, qui sont cependant partie intéressée dans cette matière. En outre, ce groupe de travail n'a aucune base sociale. Il n'a mis sur pied aucune action dans les communes concernées, ni organisé une pétition qui prouve que leurs revendications peuvent compter sur le support générale de la population concernée. Dans la meilleure tradition de la politique d'arrière-salle du siècle dernier, le WerkGroepLeuven a pressé quelques politiciens bien choisis d'assomptions fautives, d'informations erronées et de conclusions dénuées de toute objectivité. Le fait que ces propositions ont été exécutées intégralement, est l'exemple même de mauvaise gestion.

Conclusion: retour vers une dispersion équitable

32. Suppression immédiate de ‘Leuven Rechtdoor’

Aucun argument en faveur de la route ‘Leuven Rechtdoor’ ne peut résister à l’épreuve d’une évaluation objective, ni sur le plan du contenu, ni dans la manière dont on est arrivé à cette route. Voilà pourquoi nous exigeons la **suppression immédiate** de la route ‘Leuven Rechtdoor’. Nous avons le soutien des contrôleurs de la navigation aérienne, de la population de la région ‘Leuven Rechtdoor’, d’hommes et femmes politiques de tous les partis dans les communes concernées et des communes mêmes.

33. Suppression totale de ‘Leuven Rechtdoor’

Nous ne voulons explicitement **pas d’adaptations** de la route actuelle ‘Leuven Rechtdoor’. Certes, l’on pourrait envisager des corrections qui pourraient alléger les nuisances pour certains riverains, mais cela était possible aussi bien avec la route historique aérienne ‘Leuven-West’ (par exemple, diminution des limites QC, ‘*noise abatement procedures*’, ...). Il s’agit là de mesures qu’on a jamais voulu mettre en œuvre, parce qu’on a opté résolument pour le déplacement de tous les départs d’avions des pistes 07 vers une autre région. En aucun cas, voulons-nous nous rendre coupables d’une attitude pareille, en proposant encore de nouvelles routes aériennes qui rejettent les nuisances encore une fois sur d’autres riverains qui ne soupçonnent rien.

34. Donner des chances à la concertation

Nous comptons sur le monde politique pour écouter nos revendications raisonnables, et voulons donner toutes les chances à la concertation. De cette façon, nous espérons ne pas être obligés d’intenter un procès. La multitude de procédures judiciaires hypothèque le fonctionnement de l’aéroport, ce que nous ne voulons pas. Toutefois, si nous étions forcés de faire valoir nos droits, une **action deviendrait inévitablement la dernière ressource**. Les riverains de la région ‘Leuven Rechtdoor’ subissent en effet un préjudice considérable. Ils sont d’ailleurs confortés par l’arrêt 14/3600/A de la chambre francophone bruxelloise de première instance. Si les normes sonores en Flandre sont différentes de celles applicables dans la Région de Bruxelles-Capitale, l’arrêt fait amplement référence à la violation des procédures de participation comme prévues par la loi du 13 février 2006. Une loi qui s’applique bien entendu à tous les Belges et donc à toutes les Régions.

35. Retour vers les procédures de vol d'avant le 6 mars 2014

Nous exigeons une fin à l'hyperconcentration injuste causée par 'Leuven Rechtdoor', parce qu'elle va à l'encontre d'une bonne gestion et des principes de l'accord aéroportuaire. Nous avons toujours été disposés, et nous le restons à ce jour, à assumer une partie importante des nuisances liées au trafic aérien. Cependant, nous refusons de subir les nuisances supplémentaires des avions montants, purement et simplement parce que la région située au-dessous de la route historique 'Leuven-West' ait décidé de ne plus accepter aucune nuisance d'avions venant des pistes 07. Bref, **nous exigeons un retour vers les procédures de vol d'avant le 6 mars 2014 avec une dispersion équitable des nuisances.**

Données de contact



Ludwig De Jaeghere



Mark Lambrecht

-  <https://www.facebook.com/pages/Leuven-Rechtdoor/1406750216274786e>
-  leuvenrechtdoor@gmail.com
-  Klein Eikeblok 36, 3150 Tildonk
-  016 60 38 61
-  www.leuvenrechtdoor.be
-  [@leuvenrechtdoor](https://twitter.com/leuvenrechtdoor)

**Vliegroute
Leuven Rechtdoor**



NOOIT !

*Figure 6: Utilisation préférentielle des pistes et routes à partir de Brussels Airport
en 1999*

Figure 7: Nombre d'enregistrements sonores par jour (de jour 07-23h) mesurés par le point de mesure à Veltem (mai 2013)

1602 NMT 16-02 Veltem

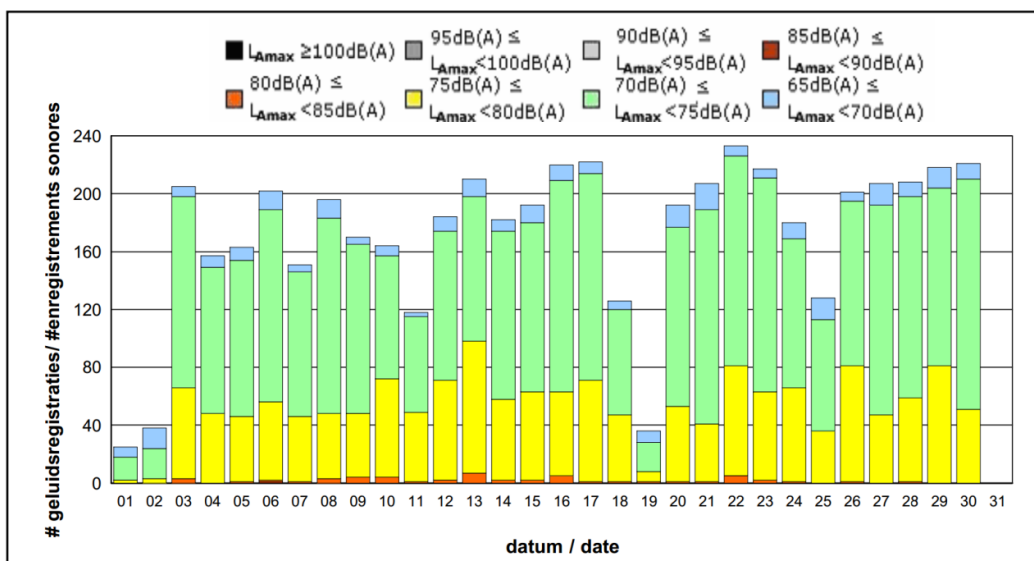


Figure 8: SID et balises à partir de la piste 25R, 07R Leuven-West, 07R Leuven Rechtdoor

